Zarządca komisaryczny PŻM planuje restrukturyzację firmy.

Zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej podczas piątkowej (03/02) konferencji w Szczecinie zapowiedział restrukturyzację firmy. – Narośla pracownicze są powodem tego, że przedsiębiorstwo nie uzyskuje zysków operacyjnych – powiedział Paweł Brzezicki.
Paweł Brzezicki został w lutym br. powołany przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na stanowisko zarządcy komisarycznego PŻM. W latach 1998-2005 pełnił on funkcję dyrektora naczelnego szczecińskiego armatora.
– Jest tyle samo pracowników, kiedy zostawiałem firmę, a jest o połowę mniej statków. Będziemy przygotowywać plan restrukturyzacji. Narośla pracownicze są powodem tego, że PŻM nie uzyskuje zysków operacyjnych. Stąd też wynika zaniepokojenie wśród banków – powiedział Brzezicki.
Pytany przez dziennikarzy o możliwe zwolnienia w firmie, komisarz odpowiedział, że nie mówi on o ilości pracowników, ale o ich funkcjonalności. – Ci pracownicy, którzy są potrzebni, którzy spełniają ważne funkcje w przedsiębiorstwie i istnieją w ważnym obiegu podejmowania decyzji, muszą być. To nie będzie zmiana ilościowa, chociaż też będzie się z nią wiązać, ale zmiana jakościowa. Narośla pracownicze kosztowo są bardziej problematyczne w kadrach morskich, a jeżeli chodzi o system organizacyjny i jakość zarządu, który zepsuto w ostatnich latach, to w kadrach lądowych – wyjaśnił.
– Będą na pewno zaproponowane obniżki pensji dla pracowników. Kto zarabia najwięcej, będzie miał najwięcej obniżoną pensję, ten kto zarabia mało nie będzie miał obniżone w ogóle lub minimalnie. To również będzie mnie dotyczyć – zaznaczył.
Brzezicki zapowiedział, że w przyszłym tygodniu zostanie mu przedstawiony program restrukturyzacji, w tym również zmian kadrowych, który po przeanalizowaniu będzie przekazany związkom zawodowym.
Komisarz nie udzielił informacji, jakiej wysokości jest dług PŻM. – Zadłużenie firmy ma miejsce, jest to głównie zadłużenie inwestycyjne. Niepokój zagranicznych instytucji finansowych opiera się na tym, że przedsiębiorstwo nie ma zysku operacyjnego. Nie ma w tej chwili takiego lewara, na którym można by to zadłużenie w sposób pewny oprzeć. Wielkość zadłużenia nie jest dla tej firmy jakimkolwiek problemem, natomiast problemem jest brak osiągania bieżącego zysku operacyjnego – wyjaśnił.
– Nie mogę powiedzieć, że PŻM przez ostatnie 12 lat był źle zarządzany, bo byłoby to określenie pejoratywne i mogło by skutkować prawnie. Mam wrażenie, że PŻM był w ogóle niezarządzany, po prostu toczył się – ocenił Brzezicki.
– Żeby naprawić sytuację i uzyskać obraz firmy jak za czasów mojej bytności, czyli 93 statki, a nie jak dziś – niespełna 50, to potrzeba jest dwóch cykli koniunkturalnych czyli ok. 15 lat. W tym czasie musi być jeszcze gwarancja niepopełniania błędów zarządczych. Na postawienie PŻM na nogi, żeby mogła zacząć sięgać po owoce swojej pracy, a nie po nich deptała, jak to miało miejsce przez ostanie 12 lat, to myślę, że rok powinien wystarczyć – powiedział zarządca komisaryczny.
Podczas konferencji Brzezicki zapowiedział, że PŻM planuje budowę nowych promów w Stoczni Szczecińskiej. – Chcemy, żeby Stocznia Szczecińska miała jeden produkt wspólny dla wszystkich polskich armatorów: podobny kadłub, konstrukcje i napęd. Różnice mogłyby dotyczyć kwestii przestrzeni ładunkowej i pasażerskiej. Ten produkt będzie oparty na koncepcji PŻM, którą możemy udostępnić stoczni pod warunkiem, że stocznia nam zarezerwuje miejsce w kolejce na prom. Kolejka na promy jest coraz dłuższa na świecie, a w Europie jest niemożliwe dostanie się w tę kolejkę – dodał. Zdaniem komisarza, szczeciński armator w ciągu najbliższej dekady będzie musiał wymienić wszystkie cztery swoje promy. Brzezicki zapowiedział, że „pierwsze decyzje dotyczące budowy promów dla PŻM zapadną jeszcze w tym roku".
Komisarz wyjaśnił, że PŻM nie zrezygnował ze statków, które zostały wcześniej zamówione w Chinach. – Przeciągamy ich odbiory, ale jest to element strategii wobec stoczni, tak żeby uzyskać cenę rynkową statku w dniu odbioru, a nie z dnia, w którym była ona uzgodniona wcześniej na zbyt wysokim poziomie – zaznaczył.
– Na rynku frachtowym sytuacja jest zła, ale jednocześnie rynki rosną. Być może jest to bardzo dobry okres dla armatorów. Mamy do czynienia z wielkimi wzrostami indeksów giełdowych, czyli inwestorzy ze sfery finansowej

przenoszą się do sfery inwestycyjnej. Za chwilę będzie to owocować zwiększonym obrotem towarowym. Pozostaje jeszcze kwestia uregulowania stosunków między Chinami a USA, co wypływa mocno na rynek. Kiedy to się ułoży, możemy mieć do czynienia ze wzrostem koniunktury już w lecie tego roku – przewiduje Brzezicki.
W godzinach popołudniowych Zachodniopomorski Zespół Parlamentarny spotka się w Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, by rozmawiać o sytuacji w PŻM z udziałem zarządcy komisarycznego firmy. W spotkaniu z parlamentarzystami nie wezmą udziału wojewoda zachodniopomorski ani jego zastępcy, którzy nie otrzymali zaproszenia. To pierwsza tego typu sytuacja – zaznaczył wicewojewoda Marek Subocz.
Państwowe przedsiębiorstwo PŻM jest największym polskim armatorem posiadającym łącznie w grupie kapitałowej ponad 60 statków. Na ich pokładach pracuje około 2,6 tys. marynarzy, zaś kadra pracująca na lądzie to 250 osób.
.

Źródło:pap.pl

Genewa: silny głos o transporcie wodnym śródlądowym na sesji Narodów Zjednoczonych.

Delegacja Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uczestniczyła w 70-tej sesji UNECE (Europejskiej Komisji Gospodarczej, ang. United Nations Economic Commission for Europe)– Komitecie ds. transportu wodnego śródlądowego oraz konferencji dotyczącej perspektyw rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Europie i krajach UN (Steering towards the 2030 Sustainable Development Agenda: the role, challenges and opportunities for inland water transport).
Monika Niemiec-Butryn, dyrektor departamentu żeglugi śródlądowej zaprezentowała informacje na temat przystąpienia Polski do Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) i planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w perspektywie do roku 2030. Przewodnicząca polskiej delegacji przedstawiła także aktualną informację o bieżącej działalności resortu gospodarki morskiej oraz o dokonaniach ministerstwa po pierwszym roku jego działalności.
Plan odbudowy żeglugi w naszym kraju zakłada przywrócenie żeglowności Odry, Wisły oraz połączeń rzecznych takich jak m.in. kanał Dunaj-Odra-Łaba (DOL). Dyrektor Niemiec-Butryn zwróciła uwagę, że dla Polski ważna jest współpraca zarówno z krajami sąsiadującymi, jak i korzystanie z bogatych doświadczeń w rozwoju żeglugi śródlądowej pozostałych państw.
- Polska chce aktywnie uczestniczyć w inicjatywach na rzecz rozwoju transeuropejskich korytarzy transportowych. Rozwój żeglugi śródlądowej jest jednym z projektów strategicznych w nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju. W roku 2017 będziemy się skupiać na aktualizacji polskiej strategii rozwoju transportu i przygotowaniu do rewizji sieci TEN-T, włączeniu głównych polskich śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej TEN-T dzięki podpisaniu konwencji AGN. – mówiła Niemiec-Butryn.
- Ważny dla Polski Korytarz Bałtyk-Adriatyk jest jednym z niewielu korytarzy, który nie obejmuje śródlądowych dróg wodnych. Polska będzie dążyć do uzupełnienia korytarza o transport wodny śródlądowy. Ponadto rozbudowany w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk system śródlądowych dróg wodnych w Polsce umożliwi połączenie wschodnich państw z państwami UE. Obecnie 100-kilometrowy odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest jedynym fragmentem polskich dróg wodnych objętych TEN-T, ale nie jest częścią korytarza Bałtyk-Adriatyk – dodała.
W najbliższych dniach Prezydent RP podpisze akt ratyfikacji AGN, następnie podpisany dokument zostanie przesłany do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Źródło:morzaioceany.pl

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. wspiera rozwój nowoczesnych technologii dla transportu intermodalnego.

Dnia 2 marca 2017 roku Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o. oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisały umowę partnerską w ramach projektu "Techniki satelitarne dla transportu intermodalnego" (Space3ac Intermodal Transportation) realizowanego z Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020. Umowa określa ramy udziału ZMPG S.A. w projekcie w charakterze tzw. Dużego Przedsiębiorstwa zgłaszającego zapotrzebowanie portu na rozwiązania z wykorzystaniem technologii satelitarnych.
Realizowany przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną (PSSE) projekt, którego Partnerem jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., został wybrany w konkursie ScaleUP ogłoszonym przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości w połowie 2016 roku. To pierwszy konkurs w ramach rządowego programu Start In Poland. Celem działania jest połączenie potencjału początkujących, kreatywnych przedsiębiorców pracujących z technologiami satelitarnymi - z infrastrukturą, doświadczeniem oraz zasobami dużych przedsiębiorstw, w tym spółek skarbu państwa. Konkurs prowadzony był w ramach Centrum analiz i pilotaży nowych instrumentów - INNO_LAB, finansowanego ze środków Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój na lata 2014-2020. Do konkursu zgłosiło się 61 uczestników, w jury byli przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Polskiego Funduszu Rozwoju oraz Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. W konkursie rozstrzygniętym w listopadzie 2016 roku nagrodzono 10 partnerstw. Laureaci uzyskają łącznie 60 mln zł dofinansowania na realizację programów akceleracyjnych dla startupów.
Projekt Space3ac Intermodal Transportation wesprze 20 firm pracujących z technologiami satelitarnymi, które w procesie akceleracji opracują rozwiązania dla spółek skarbu państwa: Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, C.Hartwig Gdynia SA, Instytutu Morskiego w Gdańsku oraz Polskiej Agencji Kosmicznej.
Akcelerator udzieli firmom wsparcia doradczego i eksperckiego oraz finansowego w wysokości nawet 200 tysięcy PLN na jeden projekt. Rekrutacja do programu już trwa, a firmy i zespoły mają czas na zgłoszenie poprzez stronę www.space3.ac. Akcelerator Space3ac w swojej pierwszej edycji skupiał się na projektach o charakterze startupowym - mówi Aleksandra Jankowska, Prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Pozytywny efekt tej edycji sprawił, iż obecnie idziemy o krok dalej, angażując ten potencjał w realizację potrzeb konkretnej branży, która ma szczególnie silną pozycję na Pomorzu.
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. zgłosił do realizacji trzy zadania dla startupów. Mają one na celu stworzenie systemów informatycznych wspomagających zarządzanie infrastrukturą portową, środowiskiem oraz inteligentny system zarządzania ruchem na terenie portu.
- Zapalamy zielone światło dla przedsięwzięć innowacyjnych i rozwojowych, które pozwolą zaangażować potencjał początkujących przedsiębiorstw. Zaktywizować je na rzecz praktycznego wykorzystania nowych technik i technologii służących rozwojowi gospodarki morskiej - mówi Łukasz Greinke, Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. - Chcemy, by port i prowadzona tu działalność była innowacyjna i perspektywiczna. By wykorzystywała nowinki techniczne, które pozwolą nam skutecznie zwiększać konkurencyjność portu. Projekt realizowany w partnerstwie z PSSE daje taką możliwość. Wierzymy, że dzisiaj uda nam się rozpocząć współpracę, która przyczyni się do stworzenia inteligentnego zintegrowanego systemu zarządzania ruchem drogowym w porcie, ale nie tylko. Mamy także nadzieję, że znajdziemy w ten sposób firmę, która stworzy inteligentny system pomiaru hałasu, zapylenia i emisji odorów w newralgicznych punktach portu wraz z systemem przesyłu danych. Kolejnym zadaniem dla startupów jest opracowanie profesjonalnej trójwymiarowej mapy obszaru portu z cechami Systemu Informacji Przestrzennej - GIS (Geographic Information System).
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. oraz Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna zobowiązały się do współpracy oraz ogłoszenia wraz z Partnerami Projektu dwóch naborów dla startupów. Termin zakończenia rekrutacji do pierwszego z nich upływa z dniem 30 marca 2017 roku, drugi etap realizowany będzie w okresie od 1 września do 30 listopada 2017 roku. Cały projekt potrwa do 29 kwietnia 2018 roku.
Projekt pilotażowy "Techniki satelitarne dla transportu intermodalnego" będzie realizowany w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020

Źródło:morzaioceany.pl

Potężna baza kontenerowa – nie w Świnoujściu.

Dwa poprzednie pomysły z terminalem nie miały szans powodzenia. To trzecie podejście.
Parking na Warszowie oddano do użytku latem 2015 r. Ma 114 miejsc dla aut osobowych oraz cztery dla autobusów. Całość dopełniono zielenią i małą architekturą z ławeczkami, tablicami i koszami. Do parkingu prowadzi odnowiony, około 400-metrowy odcinek ul. Ku Morzu, wraz ze ścieżką pieszo-rowerową. Pieniądze wyłożyła spółka Polskie LNG. A władze Świnoujścia mówiły o nim z dumą. Odejdzie w niebyt, jeśli dojdzie do budowy terminalu kontenerowego. Pomysł na to by w porcie w Świnoujściu zbudować terminal kontenerowy powstał już wiele lat temu. Pierwszym tego typu przedsięwzięciem był terminal VGN, który od samego początku nie miał żadnych szans powodzenia. Po pierwsze tamten terminal nie miał nie tylko wystarczającego dostępu do nabrzeża. Zagwarantowano jedynie 20 m bieżących wraz z jedną starą suwnicą kontenerową z Hamburga. Reszta nabrzeża była współdzielona wraz z Portem Handlowym Świnoujściu do przeładunku rudy. Błąd poległ na tym, że założono w projekcie pierwszeństwo dla przeładunków kontenerowych zapominając, że rudy nie można przeładowywać w deszczu. Stąd liczne nieporozumienia na tym tle pomiędzy PHŚ a belgijskim VGN.

Dwa podejścia

Terminal VGN jednak powstał, ale nie miał szans na rozwój nie tylko z uwagi na ograniczenia w dostępie do nabrzeża, ale przede wszystkim dlatego, że już od wielu lat Port Morski w Świnoujściu nie ma połączenia drogowego ze swoim zapleczem. Nie jest bowiem nowiną, że kierowcy aut ciężarowych muszą zakładać, że trasa Szczecin-Świnoujście zajmie im pięć godzin. W sezonach letnich prędkość jazdy aut ciężarowych jest wręcz katastrofalna. O braku zmodernizowanej linii kolejowej CE-59 słynnej Nadodrzanki - nie wspomnę.
Reasumując Port Morski w Świnoujściu nie ma żadnego połączenia ze swoim zapleczem na europejskim poziomie, czyli konkurencyjnym poziomie z niemieckim drogami i trasami. To dlatego od lat tranzyt ze Skandynawii na południe Europy omija nasze porty jadąc przez porty niemieckie. Naokoło, ale taniej i szybciej. A jak wiadomo szczególne dla kontenerów efektywne, na europejskim poziomie, połączenia kolejowe czy drogowe to podstawa egzystencji.
W przypadku Świnoujścia celowo pomijam zakres terytorialny, będący do dyspozycji w tym porcie, pod rozwój terminalu i zaplecza kontenerowego.
Oczywiście po VGN nie ma dziś ani śladu.
Również ówczesny Port Handlowy w Świnoujściu PHŚ (operator portowy i przeładowca na terenach portu w Świnoujściu dzierżawiący spory fragment portu w Świnoujściu od ZMPSiŚ SA) zlecił studium wykonalności na kontenery. Wyszły wyniki negatywne, bo stwierdzono zbyt małą podaż kontenerów.

Trzecie życie

Podczas budowy terminalu gazowego LNG padł pomysł, aby w nowym basenie zbudować właśnie terminal kontenerowy. Od tego zaczęło się jakby trzecie życie starego pomysłu. Zapomniano, planując tę koncepcję, że kontenery zawierają też czasami ładunki niebezpieczne, a takowe nie mogą być przeładowywane w tym samym basenie, czyli w pobliżu przeładunku czy składowania skroplonego gazu typu LNG. No cóż drobny szczegół acz ważny. Pomijam, że po raz trzeci z rzędu nikt nie zauważył braku połączenia ani drogowego czy kolejowego.

Masowy - tak, drobincowy - nie

Oczywiście wcześniej wymienione trzy inwestycje czy koncepcje były rozważane i testowane przed budową portu zewnętrznego i przy zanurzeniu technicznym 14,3 a nie jak za chwilę w wyniku inwestycji Urzędu Morskiego 14,5 m.
Trzeba pamiętać, że Świnoujście to potencjalnie świetny port masowy (14,5 m to atut), lecz nie drobnicowy. Do drobnicy lepszym portem jest Szczecin z uwagi na logistykę, ogromne zasoby terytorialne (500 ha wolnych potencjalnie inwestycyjnych gruntów) i lepsze skomunikowanie ze swoim zapleczem, nie tylko poprzez połączenie autostradowe czy niedokończoną S3.
Do Świnoujścia nie prowadzi, jak wiadomo, żeglowna Odra czyli rzeka dla barek, a komunikację Świnoujścia czy Szczecina skutecznie blokuje stary most z 1877 z prymitywnym przęsłem zwodzonym na Regalicy w Podjuchach. Most ten również blokuje transport barkami kontenerów do i z Berlina. Sytuacja się nie zmieni w najbliższych

latach, bo most nie jest przewidziany do przebudowy przez PKP PLK. Podobnie jak nie ma szans na szybkie dokończenie S-3 aż do Świnoujścia, a tym bardziej na modernizację CE-59 popularnej nadodrzanki. Ta najważniejsza dla naszych portów modernizacja (pomimo zapowiedzi) nie została ujęta w poprzedniej perspektywie unijnej. Przez obecną ekipę rządową również została wykreślona z obecnej, czyli ostatniej perspektywy. Kolejnej szansy już nie będzie.

Mityczny inwestor

W kuluarach, nie tylko w ZMPSiŚ SA, krążą legendy o mitycznym inwestorze zainteresowanym inwestycją w głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu. Oczywiście tego typu historie czy bajki można śmiało wsadzić na tą samą półkę co niegdyś tajemniczy katarski inwestor dla Stoczni Szczecińskiej Nowej czy Kraft Port ratujący tą samą stocznię. Co do przedmiotowego terminalu kontenerowego to nigdy nie było i obecnie nie ma ani jednego podmiotu zainteresowanego tą inwestycją.

Wiadomo jest, że pewna firma consultingowa zawarła w 2015 roku umowę z ZMPSiŚ SA na bazie której za około 1 mln zł miała wykonać trzy zadania: badania popytowe, studium wykonalności i znaleźć inwestora.

Wykonała jedynie pierwsze i jak dobrze rozumiem drugie zadanie. Co do trzeciego to znaleziono tylko znanego armatora chińskiego, który zadeklarował jedynie, że jak będzie nowy terminal to ewentualnie będzie do niego zawijał swoimi statkami. Oczywiście jak będą kontenery, których obecnie nie ma i nie będzie.

Pogdybajmy

No ale załóżmy, że są zainteresowane podmioty, armatorzy walą drzwiami i oknami, a potencjał kontenerów jest ogromny. Fantazje można mieć przecież nieograniczoną. W przypadku tego terminalu trzeba wyłożyć ponad 2 miliardy złotych na przygotowanie infrastrukturalne inwestycji i samą inwestycję. Mowa tu o łącznych kosztach „od a do z". Nie ważne czy wydatki na inwestycje ponosi PKP PLK, ZDTiM, Gmina Świnoujście, Skarb Państwa, Urząd Morski czy ZMPSiŚ SA.

Do tych 2 miliardów złotych trzeba dodać około 1 miliard złotych na budowę nowego falochronu ze środków centralnych. Tymczasem wiadomo, że teraz priorytetem jest równie nierealna inwestycja, jak przekop przez mierzeję wiślaną i budowa port w Elblągu o zanurzeniu docelowym 5,5 m, który docelowo ma być czwartym portem morskim w Polsce. Kto to powiedział? To cytat z Jarosława Kaczyńskiego.

Mówimy zatem o kwocie 3 miliardów złotych przy potencjalnym rynku kontenerowym na poziomie 400 - 500 tysięcy TEU licząc łącznie Szczecin i Świnoujście. Dla porównania terminal głębokowodny w Gdańsku DCT (Deep Water Terminal) kosztował 800 milionów złotych, jako inwestycja inwestora w tzw. green field, plus 200 milionów złotych na połączenia drogowe, plus około 500 milionów złotych w infrastrukturę kolejową i inną dostępową do DCT. Razem zatem mamy 1,5 miliarda złotych, za które dziś DCT ma pojemność 1,5 mln TEU. Nie bierzemy pod uwagę oczywiście obecnej rozbudowy mówimy o pierwotnej inwestycji sprzed kilku lat.

Druzgocące porównanie

Tu warto porównać obie inwestycje do liczby kontenerów. Zakładając, że zamkniemy port w Szczecinie - a jak wiadomo jesteśmy ku temu na najlepszej drodze i skumulujemy cały ruch kontenerowy w Świnoujściu to mamy maksymalnie 500 tys. TEU w Świnoujściu za 3 miliardy złotych w porównaniu do 1,5 mln TEU za 1,5 miliarda złotych.

Reasumując to ewentualne ekonomiczne szaleństwo wychodzi, że na 1 TEU w Świnoujściu inwestujemy 6 razy tyle co w Gdańsku.

Teraz jakiś operator musi zapłacić albo raty kredytu i raty leasingów, jeśli damy mu tzw. green field lub stawkę dzierżawy jeśli na przykład inwestycji podejmie się ZMPSiŚ SA.

Ale czy po tych inwestycjach będziemy mieć standard zanurzenia taki sam co w Gdańsku na DCT? Zdecydowanie - nie. Aby doprowadzić taką samą głębokość trzeba dodać jeszcze 2 miliardy złotych na utworzenie i pogłębienie toru wodnego tak, aby statki mogły dopłynąć do nowego terminalu.

Przeszkody środowiskowe i gruntowe

Ale może pozostaniemy przy głębokości 14,5m? To wtedy ta inwestycja nie daje wartości dodanej, jeśli chodzi o głębokość, bo to samo można zrobić w miejscu przeładunku uciekającego polskiego węgla w eksporcie, czyli przezbrojenie nabrzeży pod kontenery w porcie wewnętrznym, gdzie jest już wykonana nowa inwestycja Urzędu Morskiego w Szczecinie czyli zanurzenie techniczne 14,5 m z wcześniejszych 14,3 m.

Czy tylko, albo aż tylko, przeszkodą są finanse? Otóż nikt nie wziął pod uwagę spraw środowiskowych i gruntowych. Środowiskowe to na przykład tzw. szara wydma - obszar chroniony przyrodniczo oraz programem

Natura 2000. Natomiast gruntowe to fakt, że część terenów pod nową inwestycję należy do: Gminy Świnoujście, do Skarbu Państwa reprezentowanego przez Urząd Morski oraz do Lasów Państwowych. Czy ktoś brał się za te dwa aspekty? A mówimy przecież o minimum 20 ha potrzebnych dla tego terminalu od strony lądu. Sporo. Co na to prezydent Świnoujścia co na to branża turystyczna?
Na zapleczu terminala LNG jest świeżo wybudowany parking dla turystów przez Polskie LNG. Musiałby zostać rozebrany, czyli pieniądze w błoto.
Istnieje dziś spory sprzeciw społeczny wobec obecnego ruchu samochodów przez terminal promowy. A wiadomo, że planowany jest jego rozwój i wzrost przewozów. Co będzie, jak rzeczywiście uda się kiedyś planowane dokończenie drogi S-3? Obroty terminalu promowego mogą być nawet dwukrotnie, a nawet trzykrotnie większe. A ewentualne zmodernizowanie CE-59?

Parę pytań

Czy ktoś zadał sobie trud, zrobił analizę ekonomiczną i zadał sobie pytanie, przy jakim obrocie rocznym kontenerów inwestycja rzędu 3 miliardów złotych - infrastruktura plus inwestycja w sam terminal, się zwróci? Ale jak widać, nie o ekonomię tu chodzi, niestety.
Dodajmy że dodatkowe marzenia, by zrobić tam zanurzenie na poziomie DCT, czyli 17 m, są bardzo drogie. Koszt czegoś takiego to od strony wody jedynie 2 miliardy złotych.

Są też inne pytania:

A zmiana planu zagospodarowania przestrzennego?
A co z utratą poważnej części walorów turystycznych - to nie tylko ruch samochodów i pociągów, ale przede wszystkim hałas przy przeładunku kontenerów.
A co z zabranym terenem, gdzie dziś jest plaża i tereny zielone? Czy miasto z portem plus dużym terminalem LNG, a niedaleko z monstrualnej wielkości cudem w postaci głębokowodnego terminalu kontenerowego, to dalej miasto turystyczne i uzdrowiskowe?

Czyni się odwrotnie

Przy budowie wszelkiej infrastruktury portowej najpierw trzeba mieć operatora gotowego by taką infrastrukturę wydzierżawić, płacić renty dzierżawne, mieć środki na inwestycje w suprastrukturę i kontakty biznesowe dające w rezultacie określony ruch ładunków, a potem statków. Dopiero mając to wszystko, czyli na koniec, zdobyć na podstawie umowy finansowanie, by wybudować ową infrastrukturę.
Odwrotnie się nie da, a właśnie tak odwrotnie chce obecnie postąpić Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Planowanie wszelkich dużych inwestycji w porcie, odciętym od swojego zaplecza, jest lekko mówiąc szaleństwem.
Mnie się marzy to, aby w końcu zmodernizować CE-59 i całą S-3. Wtedy można myśleć o normalnym rozwoju terminalu w Szczecinie. Wtedy też, po pogłębieniu Gdyni i po rozbudowie DCT, można połączyć serwisem feederowym port w Szczecinie i przełożyć feederowanie Szczecina z Hamburga do Trójmiasta. Wtedy nie pozostawiano by kontenerów w Hamburgu, jak to ma miejsce obecnie.
Drugą sprawą jest żeglowna Odra. To dałoby dodatkowy impuls dla kontenerów, dla ładunków drobnicowych czy masowych i dla innych dziś niespotykanych transportów. Gdyby na przykład Odra miała 4 klasę żeglowności to nasi bracia Czesi zbudowaliby flotę barek gazowych, tak by terminal LNG w Świnoujściu przeładowywał gaz na czeskie barki.
Oczyma wyobraźni widzę hub kontenerowy w Kędzie-rzynie Koźlu czy w Gliwicach. Wtedy można by było zwiększać przeładunki kontenerów z pierwszej 500 i wchodzić wolno na drugie 500, wolno acz konsekwentnie.
Reasumując, terminal kontenerowy w Świnoujściu to kolejna obietnica i kolejne slajdy w stylu Planu Morawieckiego i IV klasy żeglowności na głównych polskich rzekach czyli Odrze i Wiśle oraz E-40 do Ukrainy i Białorusi.

Dane wyjściowe

Tak to ma wyglądać?
Oto DCT na którym chyba się ZMPSiŚ SA wzoruje:
Specyfikacje Terminalu DCT (bez realizowanej obecnie rozbudowy)
- Roczna przepustowość terminala: 1.500.000 TEU
- Roczna przepustowość bocznicy kolejowej: 780.000 TEU
- Powierzchnia operacyjna: 61 ha

- Specyfikacje nabrzeża: 650 m długości z głębokością do 16.5 m
- Dźwigi STS: 6 szt.
- Dźwigi RTG: 20 szt.
- Powierzchnia składowa: 29.000 TEU
- Przyłącza do kontenerów chłodniczych: 584 szt.
- Bocznica kolejowa: 4 tory o łącznej długości 2,5 km
- Wielkość magazynu: 7.200 mkw.
- Terminalowy System Operacyjny: Navis 1 kontener 20 stopowy = 1 TEU

Źródło:morzaioceany.pl

Stocznia Szczecińska-stoczniowiec potrzebny od zaraz.

Ruszyła kampania „Szczecin Rekrutuje", która ma na celu promocję nowych miejsc pracy i zachęcenie mieszkańców miasta, województwa zachodniopomorskiego i ościennych województw do szukania zajęcia właśnie w Szczecinie. Jak przyciągnąć do Szczecina pracowników sektora stoczniowego? Jakie mechanizmy i formy zachęty może stworzyć Fundusz Mars do którego należy Stocznia Szczecińska by wykwalifikowani stoczniowcy i specjaliści od planowania procesu produkcyjnego byli skłonni do związania na lata swoich zawodowych losów właśnie z reaktywowaną Stocznią Szczecińską? Na te pytania odpowie Marcin Ptaszny, przedstawiciel Medialny Zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego.

Szczecin powraca do korzeni

Rozwój Szczecina od początku był związany z gospodarką morską i przemysłem stoczniowym. Taka jest specyfika całego regionu. Z myślą o potrzebach sektorów gospodarki morskiej przez szereg lat rozbudowywano specjalistyczną infrastrukturę. Odrodzenie Stoczni Szczecińskiej należy obecnie do priorytetów władz państwowych oraz Zarządu Szczecińskiej Strefy Przemysłowej.

- Przez lata zarówno Stocznia Gdańska, jak i Stocznia Szczecińska była kojarzona z gigantycznym zakładem - miastem zatrudniającym tysiące pracowników, utrzymującym biura projektowe i całą rozbudowaną infrastrukturę służącą nie tylko produkcji, ale też zaspokajaniu potrzeb pracowników. W szczytowym okresie Stocznia Gdańska zatrudniała 6 tys. pracowników. Obecnie reaktywacji branży stoczniowej w Szczecinie przyświeca zupełnie inna filozofia. Stawiamy na outsourcing. Stocznia Szczecińska będzie miejscem zarządzania całym procesem produkcyjnym- deklaruje Marcin Ptaszny, przedstawiciel medialny Zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego.

Specyfika i struktura zatrudnienia w reaktywowanej stoczni będzie w pełni zintegrowana z potrzebami nowej organizacji całego procesu produkcji. Na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego swoją siedzibę otworzył cały szereg mniejszych przedsiębiorstw związanych z sektorem morskim. Podmioty te wynajmują od Szczecińskiego Parku hale produkcyjne, powierzchnie magazynowe oraz potrzebną infrastrukturę produkcyjną. Filozofia zatrudnienia powstającej stoczni bazuje na konsorcjum firm skupionych wokół Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Przedsiębiorstwa wiążące swoją przyszłość z SPP reprezentują w dużej części sektor offshore i branże związane z realizacją wielkogabarytowych konstrukcji stalowych. Od czasu upadku Stoczni Szczecińskiej przedsiębiorstwa te z powodzeniem realizują swoje zamówienia i prowadzą własną, niezależną filozofię kadrową.

- W pierwszej kolejności będziemy potrzebowali monterów, ślusarzy i spawaczy. Stawiamy przede wszystkim na doświadczenie i umiejętności poparte zagranicznymi certyfikatami. W momencie, w którym toczymy tę rozmowę do działu kadrowego powstającej stoczni zgłoszono już ok. 200 podań o pracę- informuje przedstawiciel zarządu.

Nieco mniejszą grupą specjalistów będą pracownicy tworzący kadrę zarządzającą. Złożono już 20 podań o posady planistów, managerów procesów produkcyjnych, specjalistów ds. nowych technologii, logistyków, transportu, konsultingu. W zakres kompetencji poszukiwanych pracowników umysłowych wchodzą ponadto takie

dziedziny, jak zaopatrzenie, marketing i kontrola jakości nowych technologii. Zapotrzebowanie Stoczni Szczecińskiej na kadrę pracowniczą wynosi w przybliżeniu 200- max 300 etatów. Poziom zatrudnienia jest uzależniony od ilości projektów i zamówień. Mile widziane jest poparte certyfikatami doświadczenie zdobyte w zagranicznej stoczni. Produkcja stoczniowa wkrótce zostanie wznowiona, więc nie możemy pozwolić sobie na zatrudnienie osób, które musielibyśmy dopiero szkolić od podstaw.
Przez lata zastoju w szczecińskim przemyśle stoczniowym, większość byłych pracowników wyemigrowała zagranicę, by związać swoją karierę zawodową z skandynawskimi i niemieckimi stoczniami, czy nawet z chińskimi czy koreańskimi przedsiębiorstwami reprezentującymi najbardziej zaawansowany sektor stoczniowy i offshore.
- Ilość podań, które trafiają na biurko naszego szefa działu kadr świadczy o tym, że perspektywa pracy w rewitalizowanej Stoczni Szczecińskiej cieszy się dużym zainteresowaniem ze strony polskich pracowników powracających z zagranicznych kontraktów. Polscy pracownicy są już przygotowani na powrót na Polski i stoczniowy rynek pracy. Oczywiście nadal istnieje kolosalna przepaść między zarobkami w polskich i zachodnioeuropejskich stoczniach, ale niebagatelną rolę przy podejmowaniu decyzji o powrocie do kraju odgrywa także aspekt społeczny pracy.
Niektórzy pracownicy od wielu lat nie widzieli swoich rodzin i nie rekompensują im tego zagraniczne stawki.

Stoczniowe tradycje w nowej formie

Obecnie jesteśmy świadkami rozgłosu medialnego, który pomaga Stoczni Szczecińskiej odzyskiwać dawną pozycję w gospodarce regionu, a co za tym idzie przemysł stoczniowy zaczyna odzyskiwać również dominującą rolę w strukturze zatrudnienia mieszkańców Szczecina. Zainteresowanie rządu oraz branżowej i mainstreamowej prasy stymuluje rozwój stoczni i przyciąga zainteresowanie ludzi, którzy są zdeterminowani, by w niej pracować. W Szczecinie o walorach pracy w przemyśle stoczniowym można się dowiedzieć m.in. z kampanii „Szczecin Rekrutuje“, która ma na celu promocję nowych miejsc pracy i zachęcenie mieszkańców miasta, województwa zachodniopomorskiego i ościennych województw do szukania zajęcia właśnie w Szczecinie. W ramach akcji Prezydent Miasta powoła 5 zespołów branżowych: ds. budowlanych i rozwoju przestrzennego, ds. usług nowoczesnych (BPO, IT, SCC), ds. gospodarki morskiej i logistyki, ds. biotechnologii, badań i rozwoju oraz ds. handlu i rzemiosła.
- Jako SPP bardzo pozytywnie oceniamy akcję, gdyż jest ona przykładem dostrzeżenia przez miasto roli odradzającego się przemysłu stoczniowego. Cieszy fakt, że również miasto patronuje tej odnowie. Jako SPP nie zamieszczaliśmy żadnych ogłoszeń w prasie czy na portalach specjalistycznych. Potencjalni pracownicy zgłaszają się sami przyciągani przez możliwości i potencjał rozwojowy. Często nowych potencjalnych pracowników przyciąga również pozytywna opinia i rekomendacja aktualnie zatrudnionych przez Konsorcjum Okrętowe. Pracownicy firm wchodzących w skład struktury Konsorcjum przeczuwają już, że powoli zbliża się czas większych zamówień, w realizacji których będą mogły uczestniczyć również przedsiębiorstwa, w których pracują- zapewnia Marcin Ptaszny.
Zadanie stojące obecnie przed powstającą stocznią polega na wykorzystaniu potencjału pracowników fizycznych, skupionych w przedsiębiorstwach tworzących Konsorcjum Okrętowe. To ogromna rezerwa wykwalifikowanych pracowników. W chwili obecnej za pośrednictwem Konsorcjum do dyspozycji Stoczni Szczecińskiej pozostaje ok 1,5 tyś. wyszkolonych pracowników. Rola stoczni, która najprawdopodobniej będzie spółką Skarbu Państwa będzie polegała na zarządzaniu całą strukturą. Oznacza to wysyłanie sygnału o zapotrzebowaniu na konkretny produkt, opracowanie projektu, zorganizowanie odpowiednich środków finansowych i materiałowych na realizację zamówienia prywatnego bądź państwowego. Wobec problemów dotykających globalną żeglugę, a co za tym idzie również spadku zamówień i wycofywania się armatorów z wielu kontraktów Zarząd SPP stawia na zamówienia państwowe.
- Prywatny rynek armatorski jest obecnie zdominowany przez zamówienia na budowę mniejszych jednostek- barek i jachtów. By w Szczecinie doszło do prawdziwego odrodzenia przemysłu stoczniowego na dużą skalę potrzebujemy większych kontraktów, takich, jak budowa większych jednostek i nowoczesnych promów- ocenia Marcin Ptaszny.

Sektor stoczniowy branżą stabilnego zatrudnienia

Jak zapewnia rzecznik prasowy SPP perspektywa zdobycia stabilnego zatrudnienia jest jednym z decydujących czynników przyciągających stoczniowców do Szczecina. Niebagatelną rolę odgrywa również stopniowy wzrost

wysokości wynagrodzenia w polskim przemyśle stoczniowym, możliwość doskonalenia zawodowego i podnoszenia kwalifikacji. Obecnie na zachodzie Europy przemysł stoczniowy, a zwłaszcza branża offshore przeżywa trudne chwile związane z najniższymi od czasu kryzysu paliwowego lat 70. cenami ropy na światowych rynkach, a także spadkiem zapotrzebowania na nowe jednostki. Nienajlepsza kondycja europejskich czy dalekowschodnich przedsiębiorstw stoczniowych otwiera pośrednio rynki dla polskich firm, w tym również dla Stoczni Szczecińskiej. Warunkiem jest utrzymanie przez państwo polskie dotychczasowej polityki względem przemysłu stoczniowego. W połączeniu z realizacją dużych kontraktów stworzy to polskim pracownikom perspektywy stałego zatrudnienia stanowiącego dużą wartość w stosunku do umów okresowych, do których jak dotychczas byli przyzwyczajeni polscy pracownicy podejmujący pracę w niemieckich czy norweskich stoczniach.
Płace pracowników fizycznych w Stoczni Szczecińskiej wahają się w zależności od poziomu kwalifikacji pracownika na poziomie średniej. Zarobki pracowników obejmujących wysoko wyspecjalizowane funkcje w działach kontroli jakości czy projektowaniu są wyższe. Biorąc pod uwagę średnie płace w województwie zachodniopomorskim czy koszty życia w tym regionie, uposażenie pracowników utrzymuje się na dość dobrym poziomie. Wysokość uposażenia może jeszcze ulec zwiększeniu w zależności od wysokości kontraktów podejmowanych w najbliższym czasie przez stocznię. Obecnie zarobki w Szczecinie kształtują się na poziomie 3598 PLN brutto. Stanowią one 115% przeciętnych zarobków w województwie zachodniopomorskim oraz 105% przeciętnego wynagrodzenia w Polsce.
To dodatkowy element przyciągający grupę fachowców właśnie do szczecińskiego przemysłu stoczniowego. W wielu innych sektorach gospodarki wykwalifikowani ślusarze, monterzy czy spawacze muszą się zadowolić mniejszym uposażeniem niż w stoczniach.
Zarząd Szczecińskiego Parku Przemysłowego nie planuje zatrudniania obcokrajowców. Priorytet podczas rozmów kwalifikacyjnych będą mieli doświadczeni pracownicy, zaznajomieni z kulturą i organizacją pracy zachodnioeuropejskich stoczni. Dla Stoczni Szczecińskiej bardzo ważna jest znajomość języków obcych. Polacy mający za sobą doświadczenie w pracy dla zagranicznych przedsiębiorstw stoczniowych, posiadają biegłą znajomość angielskiego lub niemieckiego. Dodatkowym atutem automatycznie staje się również możliwość zaadaptowania w nowej stoczni niektórych zachodnioeuropejskich technologii produkcyjnych i kultury pracy, którą wielu pracowników poznało pracując w norweskich czy niemieckich stoczniach.
- Infrastruktura produkcyjna Szczecińskiego Parku Przemysłowego w postaci hal produkcyjnych, kadłubowni, pochylni, nabrzeży przez lata wygaszenia produkcji stoczniowej w Szczecinie niszczała. Za decyzją o wznowieniu produkcji stoczniowej na masową skalę, będzie musiało pójść przeznaczenie nakładów na renowację i modernizację istniejącej infrastruktury. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dostrzegło już szansę, jaką dla naszego miasta stanowi wznowienie produkcji stoczniowej. Liczymy na to, że zainteresowanie decydentów szybko znajdzie odzwierciedlenie w zapadających decyzjach ekonomicznych- podsumowuje przedstawiciel medialny Zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego.

Źródło:godpodarkamorska.pl

Uwaga na kolejnego oszusta proponującego zatrudnienie.

Otrzymaliśmy kolejne ostrzeżenie od marynarza z Organizacji Marynarzy Kontraktowych o próbie wyłudzenia danych i pieniędzy, w zamian za oferowane zatrudnienie, chodzi o oszustów podszywających się pod agencje zatrudnienia „Wisdomjobgulf" Poniżej treść otrzymanego e-maila w sprawie :

poniżej treść e-maila od Rajendra | Wisdom Gulf
rajendra.rathod@wisdomjobsgulf.com>.
On oraz inni dzwonią po ludziach którzy zarejestrowali się w tej agencji zatrudnienia lub w agencji matce "Winsdomjob " oferując wyśmienite warunki pracy , ale najpierw chcą wpłaty, wręcz naciskają na to (kartą lub przekazem na swoje/ich nazwiska).
Po rozeznaniu sie na różnych portalach opinie są jednakowe OSZUŚCI.

Poniżej przykładowy e-mail na stanowisko kapitana . W internecie znalazłem listy z "ofertami" na różne stanowiska.
cid:image001.jpg@01D111AC.E911F3D0
World’s first Skill assessment based job portal @ 4th Generation

Hi ,
It was really nice speaking with you.
With regards to our phone conversation, It was my pleasure to inform you that there are currently positions available matching up with your CV, and your CV has been shortlisted by 4 Top leading Employer in INTERNATIONAL. we would like to immediately pipeline your CV to get direct interview calls through skype or face to face with all your approval.
Location: Dubai & Abu Dhabi.
Position: Marine Master .
Salary :- 15000 USD Per Month (Salary would be negotiable) Benefits :- food, family accommodation health insurance & visa for family also and air tickets.
Hereby I am confirming that you will be provided with interviews shortly, and you will be extremely delighted with the kind of opportunities you are going to receive once you register with (US $ 250). Just waiting for your approval to go ahead and forward your CV to the clients, kindly reply the needful ASAP.
Resume Forwarding:
Ø The vacancies are internal vacancies and are not advertised in the public domain or global market because of the potentiality in the roles and responsibilities and also as the current employee working on these job roles are still physically available in the organizations and serving their notice period. So as your profile matches up to 100% to the client requirement, we shall forward your profile only to the HR of the company so that , it shall be concluded that you are finalized for the internal vacant position and we shall get an official approval about the interview scheduled for you .
What are the benefits if YOU pay ?
Your entire recruitment will be our responsibility

- Your assured about the recruitment as your profile is already been viewed and rated 95% , so getting the job from one of the company is 100% confirmed and guaranteed.
- Your are insured, even if you fail all the interviews we will help you to get an interview in another company within 7 to 10 working days only.
- We will be with you till you get placed into an organization.
- You would be hired immediately upon completion of your notice period.
- Your profile is not distributed like an pamphlet to cheap consultancies or placement. agencies who never get you professional job but only a job which is profitable for them.
- You will have 100% guarantee for your placement.

Regards,
Rajendra | Senior Associate Career service Gulf
(Desk) 040 - 33422022

Źródło: omk.org.pl

Kronprins Frederik w Świnoujściu.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia w Świnoujściu zakończyła remont promu pasażerko-samochodowego Kronprins-Frederik, pływającego w barwach Scandilines.
Podczas pobytu w świnoujskiej stoczni na promie wymienione zostały rampy wjazdowe, wyremontowane furty dziobowe, a w zbiornikach balastowych wykonane zostały prace stalowe.

Kronprins Frederik został wybudowany w 1981 r., ma 152 m długości i 23,7 m szerokości. Na swoim pokładzie może zmieścić jednorazowo 1082 pasażerów i 210 samochodów. Obsługuje trasę Rostock – Gedser.
Właściciel promu – firma Scandilines obsługuje krótkie trasy pomiędzy Danią, Niemcami i Szwecją. Armator posiada 9 promów, które rocznie odbywają 89 000 rejsów, przewożąc 15 milionów pasażerów i ponad 3 miliony samochodów.

Źródło:morzaioceanypl

Niepewna przyszłość na rynku tankowców.

Stawki frachtu największych jednostek przewożących ropę i paliwa (VLCC) spadła w tym tygodniu do najmniejszego poziomu od 4 miesięcy. Trudno oczekiwań w najbliższym czasie zmiany tego trendu, gdyż na rynku pojawiło się za dużo tonażu.
W styczniu dostarczono armatorom rekordową w historii liczbę tankowców o łącznej nośności 5,5 mln dwt. To o 220 proc. więcej niż w styczniu zeszłego roku - wyliczają eksperci z BIMCO (Baltic and International Maritime Council).
Sam styczeń tego roku stanowi 22 proc. wszystkich tankowców, które weszły do służby w całym 2016 roku. W porównaniu do poprzednich lat ta liczba jest jeszcze bardziej imponujące - 48 proc. dla 2015 roku i 51 proc. dla 2014 roku.
- Ten rekord jest dosyć problemowy, bo mocno zachwiewa równowagę między popytem i podażem, gdyż złomowanie w tym segmencie jest bardzo mało - stwierdził Peter Sand, czołowowy analityk żeglugi w BIMCO. Przez ostatnie 3 lata zezłomowano tylko 8 mln dwt tanowców - to odpowiada raptem 2,2 proc. obcnej floty tych jednostek. W takiej sytuacji armatorzy mają prawo obawiać się ciężkiego roku, pamietając jak duża liczba nowych statków fatalnie wpłynęła na rynek kontenerowców i masowców.

Źródło:morzaipoceany.pl

Wydarzyło się 06 marca - kalendarium

06 marca jest 65.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 300 dni. 06 marca jest Europejskim Dniem Pamięci o Sprawiedliwych.
06 marca wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1453 r. – Król Kazimierz IV Jagiellończyk wydał przywilej inkorporacyjny na mocy którego Prusy i Pomorze Gdańskie wcielono do Polski.
1869 r. – Dmitrij Mendelejew zaprezentował układ okresowy pierwiastków chemicznych.
1898 r. – Na ulice Poznania wyjechał pierwszy tramwaj elektryczny.
1902 r. – Założono klub piłkarski Real Madryt..
1916 r.. – Zwodowano żaglowiec szkoleniowy Marynarki Wojennej *ORP Iskra II*.
2003r. – 2 antyterrorystów i 2 przestępców zginęło, a 18 funkcjonariuszy zostało rannych w strzelaninie w Magdalence pod Warszawą.

Jedenastka weekendu 24. Kolejki ekstraklasy wg.PN.

Za nami prawie wszystkie mecze 24. kolejki Lotto Ekstraklasy. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze poszczególnych zawodników i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Oto oni:
Ta kolejka należała do Lecha Poznań, który w jednym z najważniejszych meczów sezonu pokonał Lechię Gdańsk. Z bardzo dobrej strony podczas tego spotkania zaprezentowali się **Maciej Wilusz**, **Marcin**

Robak i **Radosław Majewski.** Dla dwóch ostatnich to już czwarte nominacje do jedenastki weekendu w obecnym sezonie.
Po dwóch zawodników do naszej jedenastki wprowadziły takie kluby jak Jagiellonia Białystok (**Konstantin Vassiljev** oraz **Jacek Góralski**) i Legia Warszawa (**Maciej Dąbrowski** i **Vadis Odjidja-Ofoe**)
Na nominację zapracował sobie również **Filip Starzyński** z Zagłębia Lubin. Jego drużyna przegrała co prawda z Legią, jednak reprezentant Polski był jedną z wyróżniających się postaci na boisku.

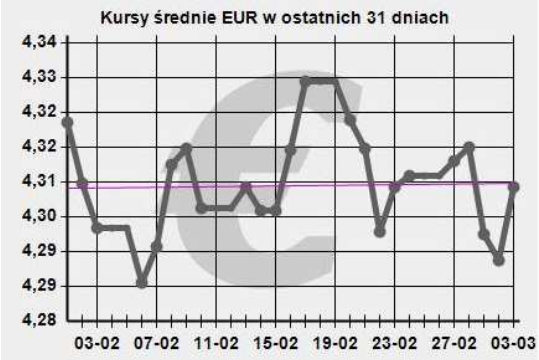
TABELA

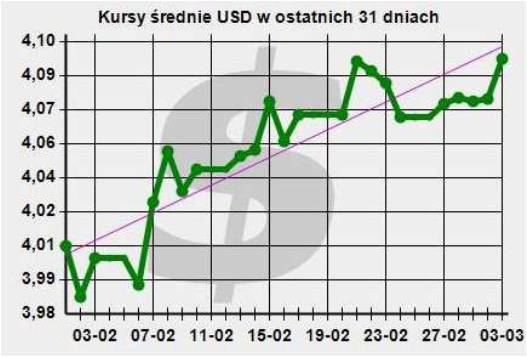
24 kolejka

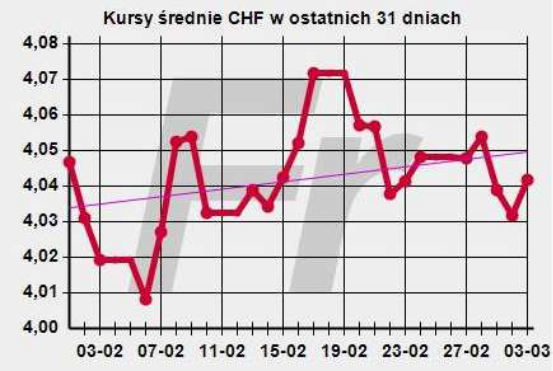
		Z	R	P	Z/S	P
1	Lechia Gdańsk	14	4	6	39:28	46
2	Jagiellonia Białystok	14	3	7	46:27	45
3	Lech Poznań	13	5	6	39:19	44
4	Legia Warszawa	12	6	6	49:27	42
5	Termalica Nieciecza	10	6	8	26:31	36
6	Zagłębie Lubin	9	7	7	31:27	34
7	Wisła Kraków	10	4	10	37:38	34
8	Korona Kielce	10	2	12	34:47	32
9	Pogoń Szczecin	7	9	7	34:32	30
10	Arka Gdynia	8	6	10	29:31	30
11	Wisła Płock	7	7	9	30:33	28
12	Cracovia	5	11	8	34:33	26
13	Śląsk Wrocław	6	8	10	23:36	26
14	Ruch Chorzów	8	3	13	33:39	23
15	Piast Gliwice	5	7	12	23:41	22
16	Górnik Łęczna	5	6	12	23:41	21

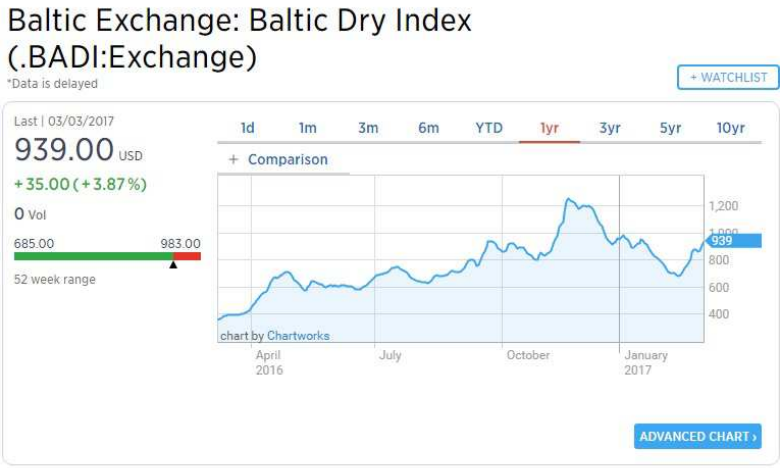
Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)









SUMMARY NEWS PROFILE

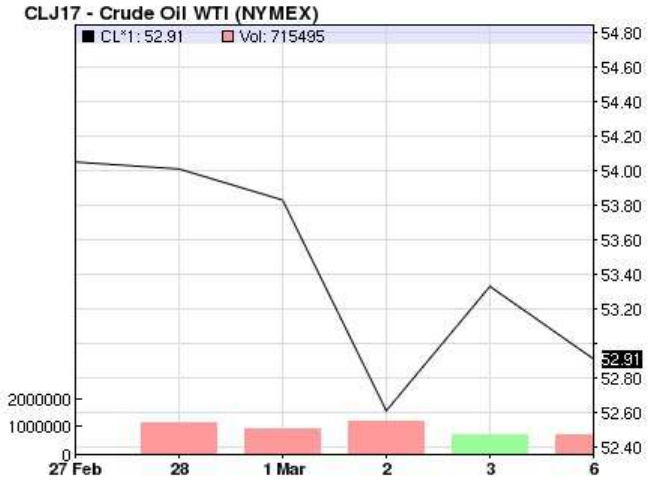
KEY STATS

Day Low	939.00	Day High	939.00	YTD % Chg	-5.93	1 Year % Chg	159.03

Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)



Select Timeframe: 7 Day Refresh

Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

		9					7	
	7	3	1				6	
5	4		9					1
2	3						4	
6		5	7	1				2
	1			9				
				6				
			4		3			
				5			3	

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

7								
5		6				2		
	8					9	4	
6	5							
			3	5				
8	3		6		4			9
9	6							5
			7			8		6
4				2				

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Przesłuchanie policyjne na Grenlandii. W pewnym momencie pytają Eskimosa:
- Co Pan robił w nocy z 20 października na 15 marca?!

Przychodzi eskimos do baru i mówi:
- Kelner, whisky!
- Z lodem?
- Nawet mnie nie wku...aj!